



ORIGINAL RESEARCH PAPER

**The effect of driving experience and right or left handedness upon the number of accidents**

R. Ofoghi, E. Rahmati\*, B. Mohammad Sharifi

*Department of Computing Sciences and Insurance Planning, Allameh Tabatabai University, Tehran, Iran*

**ARTICLE INFO**

**Article History**

Received: 31 July 2012

Revised: 15 December 2012

Accepted: 02 June 2014

**Keywords**

*Driving Experience; Right or Left Handedness; Number of Accidents; Questionnaire; Premium.*

**ABSTRACT**

The purpose of this article is to investigate the effect of the two factors of driving history and whether a person is right-handed or left-handed on the number of his driving accidents. The data of this article was obtained through the distribution of questionnaires among the drivers of Isfahan and Tehran. Based on data analysis, the average number of accidents in left-handers is more than right-handers, and with increasing driving history, the average number of accidents decreases. The results of the research show that the individual characteristics of the driver are among the factors that can help insurance companies in determining the appropriate premium rate.

**\*Corresponding Author:**

Email: [er.artfan89@gmail.com](mailto:er.artfan89@gmail.com)

DOI: [10.22056/ijir.2014.02.01](https://doi.org/10.22056/ijir.2014.02.01)



## اثر سابقه رانندگی و راست‌دست یا چپ‌دست بودن فرد بر تعداد تصادفات رانندگی وی

رضا افقی، الهام رحمتی<sup>\*</sup>، بهزاد محمدشریفی

گروه علوم محاسبات و برنامه‌ریزی بیمه، دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران

### چکیده:

هدف از این مقاله بررسی اثر دو عامل سابقه رانندگی و راست‌دست یا چپ‌دست بودن فرد بر تعداد تصادفات رانندگی وی است. داده‌های این مقاله از طریق توزیع پرسش‌نامه در میان رانندگان دو شهر اصفهان و تهران به‌دست‌آمده‌است. براساس تجزیه و تحلیل داده‌ها میانگین تعداد تصادفات در چپ‌دست‌ها بیشتر از راست‌دست‌هاست و با افزایش سابقه رانندگی، میانگین تعداد تصادفات کاهش می‌یابد. نتایج تحقیق بیان‌گر آن است که ویژگی‌های فردی راننده، از جمله عواملی است که می‌تواند در تعیین نرخ مناسب حق بیمه به شرکت‌های بیمه کمک نماید.

### اطلاعات مقاله

تاریخ دریافت: ۱۰ مرداد ۱۳۹۱

تاریخ داوری: ۲۵ آذر ۱۳۹۱

تاریخ پذیرش: ۱۲ خرداد ۱۳۹۳

### کلمات کلیدی

سابقه رانندگی

راست‌دست یا چپ‌دست بودن

تعداد تصادفات رانندگی

پرسش‌نامه

حق بیمه

<sup>\*</sup>نویسنده مسئول:

ایمیل: [er.artfan89@gmail.com](mailto:er.artfan89@gmail.com)

DOI: 10.22056/ijir.2014.02.01

آمارهای جهانی بیانگر این مطلب است که تلفات اقتصادی و انسانی ناشی از تصادفات جاده‌ای، بسیار زیاد است. سازمان بهداشت جهانی<sup>۱</sup> در سال ۲۰۱۱ اعلام کرده است که روزانه تقریباً ۳۵۰۰ نفر در جهان بر اثر تصادفات ترافیکی جان خود را از دست می‌دهند و سالانه حدود ۱۰ میلیون نفر بر اثر تصادفات، مجروح یا قطع عضو می‌شوند (Towhid Pour and Amiruddin, 2011). در کشور ما نیز سالیانه بیش از ۳۰۰۰۰ نفر بر اثر تصادفات رانندگی جان خود را از دست می‌دهند که این تعداد به مراتب بیشتر از تعداد تلفات زلزله شهر بم است که در سال ۲۰۰۳ اتفاق افتاد که به‌عنوان یکی از پرخسارت‌ترین حوادث طبیعی در ده سال گذشته شناخته شد (Naghavi et al., 2009).

در اهمیت مطالعه در زمینه تصادفات رانندگی همین بس که سالیانه بیش از ۲۰۰۰۰ نفر از افراد جامعه را از دست می‌دهیم و اغلب این کشته‌شدگان را جوانان و نیروهای فعال اجتماع تشکیل می‌دهند. تصادفات ترافیکی، سالیانه خسارات و صدمات غیرقابل جبرانی بر پیکر جامعه وارد می‌سازد. جدا از صدمات روحی، روانی، اجتماعی و اقتصادی، کشورمان با از دست دادن دانشمندان، کارشناسان و نیروهای خلاق در تصادفات، متحمل چنان هزینه‌هایی می‌شود که هیچ پژوهشی قادر به محاسبه آن نیست. باتوجه به رشد صنعت اتومبیل در جهان و نیاز روز افزون انسان به این وسیله، هر روزه شاهد تصادفات زیادی در جهان و به خصوص در ایران می‌باشیم. براساس تحلیل کارشناسان، هزینه تصادفات، بخش قابل توجهی از تولید ناخالص ملی را در برمی‌گیرد که این میزان در سال ۱۳۸۰ بیش از ۳/۵٪ از تولید ناخالص ملی بوده است. اما در جدیدترین تحقیق جامع انجام‌شده در زمینه هزینه تصادفات ترافیکی ایران، این هزینه در حدود ۷٪ از تولید ناخالص ملی کشورمان برآورد شده است (آیتی، ۱۳۸۷).

متأسفانه شواهد روزمره در کشورمان بیانگر این مطلب است که بیمه اتومبیل نه تنها در کاهش تصادفات نقش بازدارنده ندارد بلکه گاهی مشوقی در جهت کاهش ریسک‌گریزی رانندگان است که حوادث جبران‌ناپذیری را به‌وجود می‌آورد (آیتی و همکاران، ۱۳۸۹). به‌طور کلی حق بیمه شخص ثالث در ایران براساس ویژگی‌های وسیله نقلیه تعیین می‌شود و ویژگی‌های فردی راننده در تعیین حق بیمه مؤثر نیست، در نتیجه دو راننده با ویژگی‌های بسیار مختلف و میزان ریسک متفاوت، حق بیمه یکسانی می‌پردازند. این روش تعیین حق بیمه که بدون در نظر گرفتن ویژگی‌های فردی راننده به تعیین حق بیمه می‌پردازد عادلانه نبوده و نمی‌تواند نقش بازدارنده در کاهش تصادفات داشته باشد. هرچند شرکت‌های بیمه برای تشویق رانندگان به کاهش تصادفات با تغییر درصد حق بیمه به تشویق رانندگان بدون تصادف و جریمه رانندگان مقصر در تصادف می‌پردازند، اما عدم توجه به ویژگی‌های فردی رانندگان، ضعف بزرگی به‌شمار می‌آید. باید توجه داشت که با افزایش فراوانی تصادفات فرد، میزان خسارت‌های جانی و مالی وارد شده به وی نیز افزایش یافته و این امر به طور بالقوه می‌تواند هزینه‌ها و خسارت‌های وارد شده به شرکت بیمه را افزایش دهد تا حدی که اگر تعداد و میزان خسارت‌های گزارش شده از سوی بیمه‌گذاران به شرکت بیمه از حد معینی تجاوز کند، امکان ورشکستگی شرکت بیمه وجود دارد. اگر شرکت بیمه دید درستی از فراوانی تصادفات بیمه‌گذار خود داشته باشد می‌تواند بیمه‌گذاران خود را با توجه به فراوانی و همچنین شدت خسارات وارد شده، در سطوح ریسکی مناسبی قرار داده و حق بیمه‌ها را براساس ریسک بروز تصادف و شدت خسارت‌های آنان اخذ نماید. در این صورت احتمال زیان شرکت‌های بیمه کاهش می‌یابد و اگر بیمه‌گذاری با سطح ریسک بالا نیز حاضر به پرداخت حق بیمه بیشتر نشد، شرکت بیمه تنها یک راننده با ریسک بالا را از دست خواهد داد.

متأسفانه با وجود تأثیر غیرقابل اغماض مشخصات فردی راننده بر فراوانی تصادفات وی، تاکنون مطالعات جامعی در کشورمان در این باب صورت نگرفته است. مقالات موجود در مورد رابطه بیمه و تصادفات در کشور، بیشتر ترجمه مقالات خارجی است که خواننده را دعوت به استفاده از تجربیات کشورهای پیشگام در امر بیمه اتومبیل می‌کند. در این امر که استفاده از تجربیات کشورهای پیشرفته کمک‌کننده است هیچ شکی نیست، اما شاخص‌های اجتماعی-فرهنگی و همچنین شاخص‌های اقتصادی، تأثیر زیادی در این امر دارد که نیازمند انجام تحقیقات جامع در کشورمان است. در صورت کاهش تعداد و شدت تصادفات با استفاده از عامل بیمه نه تنها شرکت‌های بیمه‌گر از منافع آن سود خواهند جست بلکه این امر کمک زیادی به اقتصاد کشور کرده و باعث حفظ جان و مال افراد جامعه نیز می‌گردد.

از آنجایی که بیشترین آمار تصادفات مربوط به رانندگان جوان است، به‌نظر می‌رسد علاوه بر سن، تجربه رانندگی نیز می‌تواند به‌عنوان یکی از عوامل تأثیرگذار بر تعداد تصادفات رانندگی بررسی شود. از این‌رو اولین فرضیه‌ای که در این تحقیق صحت و سقم آن بررسی می‌شود این است که با افزایش سابقه رانندگی فرد، فراوانی تصادفات وی کاهش می‌یابد. با بررسی و مطالعه پژوهش‌ها و مقالات خارجی متوجه وجود تفاوت‌های

1. World Health Organization (WHO)

ژنتیکی و ذاتی در میان افراد چپ‌دست و راست‌دست شدید مانند تفاوت در حس شنوایی، عملکرد قوه بینایی (Dane et al., 2003)، مدت زمان پردازش و عملکرد ذهن (Dane and Erzurumluoglu, 2003). این ویژگی‌ها از جمله ابزار مهم و مورد استفاده در رانندگی می‌باشند؛ بنابراین راست‌دست یا چپ‌دست بودن می‌تواند جزو عوامل تأثیرگذار بر نوع رانندگی افراد و در نتیجه تعداد تصادفات آنها باشد. با بررسی منابع موجود به‌نظر می‌رسد باوجود اهمیت و جذابیت این موضوع تاکنون در کشور ما تحقیق جامعی پیرامون اثر راست‌دست یا چپ دست بودن راننده بر تعداد تصادفات رانندگی صورت نگرفته است.

پژوهش‌های صورت‌گرفته در خارج از کشور نشان می‌دهد که رانندگان چپ‌دست نسبت به رانندگان راست‌دست تعداد تصادفات بیشتری دارند (Coren, 1989). بنابراین دومین فرضیه تحقیق این است که فراوانی تصادفات رانندگان چپ‌دست بیشتر از رانندگان راست‌دست است. باید خاطر نشان ساخت که در این تحقیق به‌منظور یکسان نمودن شرایط برای همه رانندگان، اطلاعات مربوط به رانندگانی که خودروهایی با سال ساخت ۱۳۸۶ و قبل از آن داشتند مورد بررسی قرار گرفته است که بازه زمانی مورد مطالعه (تعداد تصادفات) بین سال‌های ۱۳۸۷-۱۳۹۰ می‌باشد.

### مروری بر پیشینه پژوهش

در تحقیقی که در سال ۲۰۰۸ در آزمایشگاه تحقیقات حمل‌ونقل انگلستان صورت گرفت، محقق به بررسی تأثیر مدل اتومبیل در تصادفات رانندگی پرداخته است. وی اتومبیل‌ها را براساس اندازه در شش گروه خیلی کوچک تا خودروهای بزرگ دسته‌بندی کرده است. داده‌های این تحقیق از سازمان ملی گزارشات تصادفات جاده‌ای و در طول سال‌های ۲۰۰۵-۲۰۰۱ به‌دست آمده است. نتایج این تحقیق نشان می‌دهد که رانندگان با اتومبیل‌هایی با اندازه بزرگ نسبت به رانندگان با اتومبیل‌های با اندازه کوچک بیشتر دچار سانحه رانندگی می‌شوند (Broughton, 2008).

در سال ۲۰۰۸ در ایالت لوئیزیانای آمریکا تحقیقی با هدف تعیین عوامل مؤثر بر تصادفات رانندگی صورت گرفت. در این تحقیق گزارشات و اطلاعات ثبت‌شده توسط پلیس مربوط به تعداد تصادفات رانندگان جوان در طول سال‌های ۲۰۰۴-۱۹۹۹ بررسی شد و تأثیر عوامل مختلف نظیر جنسیت راننده، روز و زمان رخ‌دادن تصادف روی تعداد تصادفات ارزیابی گردید. نتایج به‌دست آمده حاکی از آن بود که بیشتر تصادفات رانندگان جوان، آخر هفته‌ها و شب اتفاق افتاده است. همچنین تعداد تصادفات مردان جوان بیشتر از زنان جوان بوده است (Korah, 2008). در سال ۲۰۱۲ در نیجریه به بررسی برخی ویژگی‌های راننده برای مثال سن، جنسیت، میزان درآمد ماهیانه و سطح تحصیلات روی تعداد تصادفات پرداخته شد. داده‌های مورد نیاز از طریق توزیع ۵۰۰ پرسش‌نامه در چند ایالت نیجریه در سال ۲۰۰۸ فراهم گردید. نتایج این پژوهش حاکی از آن بود که سطح تحصیلات و میزان درآمد رانندگان، تأثیری در تعداد تصادفات ندارد و در مقابل سن و جنسیت راننده از جمله عوامل مؤثر بر تعداد تصادفات آنهاست (Mobolaji and Wilfred, 2012).

پژوهشگران سازمان حمل‌ونقل ایالات متحده آمریکا طی پژوهشی بررسی کردند که چرا با افزایش سابقه رانندگی، تعداد تصادفات کاهش پیدا می‌کند. برای این منظور از تعدادی مربی و هنرجوی رانندگی درخواست کردند در یک شبیه‌سازی رانندگی در مسیرهای مجازی و در شرایط مختلف زمانی از جمله روز، شب و شرایط مختلف جوی از قبیل بارانی و آفتابی شرکت کنند. محققین در حین انجام این شبیه‌سازی، حرکات چشم، سرعت عمل دست و زمان پردازش ذهن مربیان و هنرجویان را ثبت نمودند. نتایج نشان داد که مربیان رانندگی به سبب سابقه رانندگی بیشتر نسبت به هنرجویان، حرکات چشم منظم‌تر، سرعت عمل بالاتر، زمان پردازش کوتاه‌تر و دامنه دید وسیع‌تری داشتند (Dominguez and Gentzler, 2011).

براساس اطلاعاتی که از میان ۵۸۸ راننده در طی سال‌های ۱۹۹۹-۱۹۹۸ جمع‌آوری شد، رانندگانی که اتومبیل آنها تحت پوشش هیچ‌گونه بیمه‌ای نبود به مراتب بیشتر از رانندگان دیگر تصادف کرده بودند (Blow et al., 2006).

در ایران نیز تحقیقاتی در مورد صنعت بیمه اتومبیل صورت گرفته است که از جمله تحقیقی است که به بررسی تأثیر عواملی همچون جنسیت، سطح تحصیلات و وضعیت تأهل رانندگان شهر مشهد روی تعداد تصادفات رانندگی آنان پرداخته است. براساس نتایج این تحقیق که داده‌های آن از طریق پرسش‌نامه و به روش نمونه‌گیری تصادفی ساده جمع‌آوری شد، مردان بیشتر از زنان و مجردین بیشتر از متأهلین تصادف داشته‌اند. همچنین نتایج نشان داد که با بالا رفتن سطح تحصیلات، تعداد تصادفات رخ داده برای راننده به‌طور محسوسی کاهش می‌یابد (ملاشاهی، ۱۳۹۰).

محمودوند (۱۳۸۶) به پیاده‌سازی یک سیستم تخفیف- جریمه براساس داده‌هایی پرداخت که از شرکت بیمه ایران جمع‌آوری شده بود. این

سیستم براساس مؤلفه‌های فراوانی ادعاهای خسارت، شدت خسارت و مشخصه‌های فردی راننده پیاده‌سازی شده بود. در این تحقیق نشان داده شد که سیستم‌های تخفیف- جریمه‌ای که تاکنون مورد استفاده قرار گرفته‌اند حالت خاصی از این سیستم تعمیم‌یافته هستند.

## روش شناسی پژوهش

این تحقیق از نظر هدف، کاربردی و از نظر نحوه گردآوری اطلاعات، توصیفی-پیمایشی است. از آنجایی که داده‌های مورد نیاز برای این تحقیق در هیچ سازمان یا ارگانی به‌طور رسمی ثبت نشده بود محققین اقدام به گردآوری داده‌های مورد نیاز از طریق پرسش‌نامه نمودند. پس از مطالعات فراوان و مشاوره با اساتید مختلف رشته آمار و بیمه، در فروردین ماه سال ۱۳۹۱ حدود ۹۰۰ پرسش‌نامه در شهرهای اصفهان و تهران توزیع گردید. پرسش‌نامه حاوی سؤالاتی در مورد تعداد تصادفات، راست‌دست یا چپ‌دست بودن و سابقه رانندگی رانندگان بود که پس از جمع‌آوری داده‌ها با استفاده از ابزار مورد نیاز به تجزیه و تحلیل نتایج پرداخته شد.

## جامعه آماری

جامعه آماری در این تحقیق رانندگان وسایل نقلیه سواری موجود در شهرهای اصفهان و تهران بودند. در این تحقیق سعی بر آن بود که از همه اقشار موجود در اجتماع نمونه‌گیری شود تا داده‌ها دارای ماهیت تصادفی بوده و از تنوع کافی برای پوشش کل جامعه برخوردار باشند. به همین علت پرسش‌نامه در اماکن مختلف دو شهر از جمله اماکن دولتی نظیر ادارات دولتی، بانک‌ها و بیمارستان‌ها، مراکز تجاری نظیر مراکز خرید، فروشگاه‌های زنجیره‌ای، بنگاه‌های معاملات ملکی و تاکسی تلفنی، مراکز آموزشی نظیر دانشگاه‌ها و اماکن تفریحی مانند پارک و سینما توزیع گردید.

## نمونه‌گیری و حجم نمونه

برای انتخاب نمونه‌های آماری از روش نمونه‌گیری تصادفی ساده و تخصیص متناسب (با توجه به تعداد خودروهای سواری موجود در هر دو شهر) استفاده شد. تعیین حجم نمونه یکی از مهم‌ترین مسائل تحقیق است. هرچه اندازه نمونه بزرگ‌تر باشد میانگین و واریانس نمونه به میانگین و واریانس جامعه نزدیک‌تر خواهد بود. مشکل محقق در این زمینه، محدودیت‌هایی از جمله زمان و هزینه است. بنابراین باید با استفاده از روش‌های علمی، اندازه‌ای مناسب از جامعه را برای استنتاج از کل جامعه انتخاب کرد. در اکثر تحقیقات صورت گرفته در مورد صنعت بیمه اتومبیل، از پرونده‌ها و اطلاعات موجود در شرکت‌های بیمه استفاده شده است که اغلب این پرونده‌ها ناقص می‌باشند و اطلاعات مختصری در آنها ثبت شده است. به همین دلیل داده‌های مورد نیاز این تحقیق از طریق پرسش‌نامه جمع‌آوری شدند. چون از نسبت تعداد خودروهای در معرض خطر تصادف در ایران اطلاعی وجود نداشت و سازمانی در ایران وجود ندارد که این اطلاعات را در اختیار محققین قرار دهد این نسبت را برابر  $p = 0.5$  در نظر گرفتیم. برای تعیین حجم نمونه در این تحقیق از فرمول کوکران و روش تخصیص متناسب استفاده شد:

$$n_0 = \frac{z_{1-\frac{\alpha}{2}}^2 \times p(1-p)}{\beta^2}, \quad n = \frac{n_0}{1 + \frac{n_0}{N}} \quad (1)$$

$$\frac{n}{N} = \frac{n_{ISF}}{N_{ISF}} = \frac{n_{TEH}}{N_{TEH}} \quad (2)$$

$$n = n_{ISF} + n_{TEH} \quad (3)$$

$$N = N_{ISF} + N_{TEH} \quad (4)$$

که در آن:

$p$  - نسبت خودروهای در معرض تصادف؛

$\alpha$  - سطح معنی‌داری؛

$Z_{1-\frac{\alpha}{2}}$ : عدد متناظر با جدول توزیع نرمال استاندارد؛

$\beta$ : کران خطا (اختلاف بین نسبت واقعی و نسبت برآورد شده)؛

$N$ : حجم جامعه (تعداد کل خودروهای موجود در شهرهای اصفهان و تهران)؛

$N_{ISF}, N_{TEH}$ : به ترتیب تعداد خودروهای موجود در شهرهای اصفهان و تهران؛

$n_{ISF}, n_{TEH}$ : به ترتیب تعداد نمونه گرفته شده در شهرهای اصفهان و تهران.

ابتدا با در نظر گرفتن کران خطا و سطح معنی داری مورد نظر ( $\alpha = 0.05$  و  $\beta = 0.43$ )، حداقل نمونه مورد نیاز با در نظر گرفتن موارد زیر محاسبه شد: براساس استعلام از سازمان ترافیک شهری شهرهای اصفهان و تهران، تعداد خودروهای سواری موجود در شهر اصفهان و تهران به ترتیب برابر ۶۳۰ هزار دستگاه  $N_{ISF} = 330000$  و ۳۳۰ هزار دستگاه اتومبیل  $N_{TEH} = 330000$  اعلام شد که مجموع این دو رقم یعنی ۳۹۳۰۰۰۰ دستگاه خودرو، اندازه جامعه ( $N$ ) مورد نظر ما بود که براین اساس مقدار نمونه کل مورد نیاز از طریق فرمول کوکران (رابطه ۱) برابر ۵۱۷ تعیین شد و با استفاده از تخصیص متناسب (روابط ۲ تا ۴) حجم نمونه مورد نیاز برای هریک از شهرهای تهران و اصفهان به ترتیب برابر با  $n_{TEH} = 434$  و  $n_{ISF} = 83$  تعیین شد.

#### گردآوری اطلاعات

به منظور گردآوری اطلاعات، تعداد ۹۰۰ پرسش نامه میان رانندگان شهرهای اصفهان و تهران توزیع شد که از این میان تقریباً ۵۰۰ پرسش نامه به طور کامل پاسخ داده شد. سؤالات پرسش نامه به گونه ای طراحی شده بود که بتوان از آن، اطلاعات مورد نیاز برای این تحقیق را استخراج نمود.

#### پایایی پرسش نامه

جهت بررسی روایی و پایایی پرسش نامه، ابتدا تعداد ۷۰ پرسش نامه در یک جامعه کوچک توزیع شد تا ایرادات احتمالی آن آشکار و مرتفع گردد. سپس با استفاده از نتایج حاصل از این پرسش نامه ها روایی و پایایی پرسش نامه از طریق محاسبه مقدار آلفای کرونباخ ارزیابی گردید که این مقدار برابر ۰/۷ بود و از آنجایی که مقادیر بزرگ تر یا مساوی ۰/۷ مؤید پایایی پرسش نامه است می توان گفت که پرسش نامه از اعتبار کافی برخوردار است، بدین معنی که پاسخ های داده شده ناشی از شانس نبوده است بلکه به دلیل اثر متغیرهایی است که آزمون شده اند.

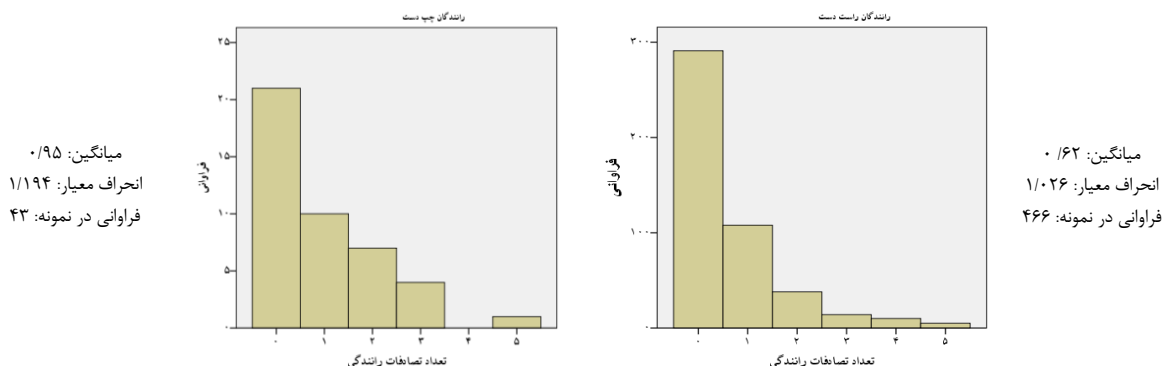
#### توصیف آماری داده ها

##### راست دست یا چپ دست بودن راننده

جدول ۱، فراوانی جامعه آماری به تفکیک راست دست یا چپ دست بودن رانندگان و همچنین میانگین و انحراف معیار تعداد تصادفات آنها را بین سال های ۱۳۸۷-۱۳۹۰ برای هر گروه نشان می دهد.

جدول ۱: فراوانی رانندگان و میانگین و انحراف معیار تصادفات رانندگان براساس راست دست - چپ دست بودن					
راست دست یا چپ دست بودن	تعداد موجود در نمونه	حداقل تصادف	حداکثر تصادف	میانگین تعداد تصادفات برای هر فرد در گروه	انحراف معیار
راست دست	۴۶۶	۰	۵	۰/۶۲	۱/۰۲۶
چپ دست	۴۳	۰	۵	۰/۹۵	۱/۱۹۴

باتوجه به جدول ۱ این فرضیه به ذهن خطور می کند که تعداد تصادفات رانندگی برای چپ دست ها بیشتر از راست دست ها می باشد. در ادامه درستی این فرضیه مورد آزمون قرار می گیرد.



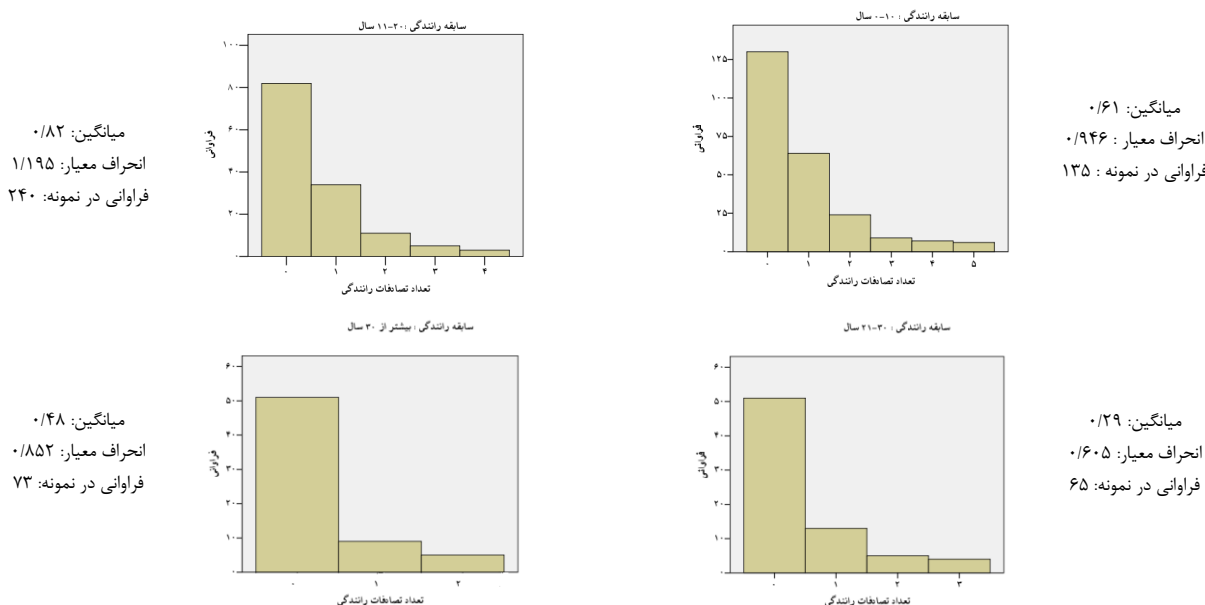
نمودار ۱: فراوانی رانندگان و میانگین و انحراف معیار تصادفات رانندگان براساس تفکیک راست دست یا چپ دست بودن و فراوانی تعداد تصادفات برای هر یک از دو گروه

### سابقه رانندگی

در جدول ۲ فراوانی جامعه آماری بر اساس سابقه رانندگی رانندگان و همچنین میانگین و انحراف معیار تعداد تصادفات رانندگان بین سال‌های ۱۳۸۷-۱۳۹۰ برای هر گروه آورده شده است.

سابقه رانندگی	تعداد موجود در نمونه	حداقل تصادف	حداکثر تصادف	میانگین تعداد تصادفات برای هر فرد در گروه	انحراف معیار
۰-۱۰	۲۴۰	۰	۵	۰/۸۲	۱/۱۹۵
۱۱-۲۰	۱۳۵	۰	۴	۰/۶۱	۰/۹۴۶
۲۱-۳۰	۷۳	۰	۳	۰/۴۸	۰/۸۵۲
بیشتر از ۳۰ سال	۶۵	۰	۲	۰/۲۹	۰/۶۰۵

با توجه به جدول ۲ این فرضیه به ذهن خطور می‌کند که تعداد تصادفات رانندگی با افزایش سابقه رانندگی کاهش می‌یابد. در ادامه درستی این فرضیه مورد آزمون قرار می‌گیرد. در نمودار ۲ فراوانی تصادفات به همراه میانگین و انحراف معیار تعداد تصادفات برای هر گروه آورده شده است.



نمودار ۲: فراوانی تصادفات و میانگین و انحراف معیار تصادفات رانندگان براساس سابقه رانندگی و فراوانی تعداد تصادفات برای هر یک از گروه‌ها

#### بررسی نقش عوامل مختلف در فراوانی تصادفات

جهت بررسی رابطه میان فراوانی تصادفات و عوامل مختلف، فراوانی تصادفات به عنوان متغیر وابسته در نظر گرفته شد. متغیرهای مستقل در این تحقیق عبارت‌اند از: راست‌دست یا چپ‌دست بودن و سابقه رانندگی رانندگان. در ادامه به تفکیک به تأثیر هر عامل بر فراوانی تصادفات پرداخته شده است.

#### تأثیر سابقه رانندگی بر فراوانی تصادفات رانندگی

برای بررسی تأثیر سابقه رانندگی بر فراوانی تصادفات رانندگی، فرضیه‌های آزمون به این صورت مطرح می‌شود:

$$\begin{cases} H_0 : \rho = 0 \\ H_1 : \rho \neq 0 \end{cases}$$

که در آن  $\rho$  ضریب همبستگی پیرسون<sup>۱</sup> میان متغیرهای سابقه رانندگی و تعداد تصادفات در نظر گرفته شده است.

جدول ۳: ضریب همبستگی پیرسون میان سابقه رانندگی رانندگان و تعداد تصادفات آنان		
P مقدار	حجم نمونه	مقدار ضریب همبستگی
۰/۰۰۲	۵۱۳	-۰/۱۳۷

مقدار این ضریب همبستگی -۰/۱۳۷ برآورد شده است که این مقدار در سطح  $\alpha=0/05$  معنی‌دار است ( $p < 0/05$  مقدار). بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که میان سابقه رانندگی و تعداد تصادفات رابطه وجود دارد و چون مقدار این ضریب منفی است، رابطه میان این دو متغیر، معکوس است. بدین معنا که با افزایش سابقه رانندگی افراد، میزان تصادفات رانندگان در این دو شهر کاهش می‌یابد. در ادامه سابقه رانندگی افراد به چهار دسته تقسیم شد، افراد با سابقه رانندگی ۰-۱۰ سال (گروه صفر)، ۱۱-۲۰ سال (گروه یک) و ۲۱-۳۰ ساله (گروه دو) و دسته آخر افراد با سابقه رانندگی بیشتر از ۳۰ سال (گروه سه). با این تقسیم‌بندی، فرضیه‌های آزمون به این صورت مطرح می‌شود:

$$\begin{cases} H_0 : \mu_0 = \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 \\ H_1 : \mu_i \neq \mu_j \quad \exists i, j \end{cases}$$

که در آن  $\mu_i$  میانگین فراوانی تصادفات در چهار گروه است و فرضیه  $H_1$  به صورت نقیض فرض  $H_0$  تعریف می‌شود؛ بدین معنا که میانگین تصادفات حداقل در دو گروه متفاوت است.

جدول ۴: خروجی آزمون آنالیز واریانس یک طرفه <sup>۲</sup> برای آزمون برابری میانگین تصادف در چهار گروه سابقه رانندگی					
P مقدار	F فیشر	میانگین مربعات	درجه آزادی	مجموع مربعات	
۰/۰۰۱	۵/۵۶۵	۵/۸۷۰	۳	۱۷/۶۱۰	بین گروهی
		۱/۰۵۵	۵۰۹	۵۳۶/۹۳۲	میان گروهی
			۵۱۲	۵۵۴/۵۴۲	مجموع

برای بررسی صحت و سقم این فرضیه از آزمون آنالیز واریانس یک‌طرفه استفاده شده است، با توجه به جدول ۴ می‌توان نتیجه گرفت که فرضیه  $H_0$  در سطح معنی‌داری  $\alpha=0/05$  رد می‌شود. در ادامه برای تشخیص این که کدام گروه‌ها از نظر میانگین تصادفات با هم اختلاف

<sup>۱</sup>. Pearson Correlation Coefficient

<sup>۲</sup>. One-Way Analysis of Variance



دارند از آزمون‌هایی همچون آزمون دانکن<sup>۱</sup>، توکی<sup>۲</sup>، بونفرونی<sup>۳</sup> یا تی<sup>۴</sup> دانت<sup>۵</sup> استفاده می‌شود که این آزمون‌ها در نرم‌افزار SPSS 20 موجود می‌باشند. اما می‌دانیم که برای استفاده از آزمون‌هایی مانند توکی، بونفرونی و دانکن باید گروه‌ها واریانس همسانی داشته باشند حال آنکه از آزمون تی<sup>۳</sup> دانت معمولاً هنگامی استفاده می‌شود که واریانس گروه‌ها (حداقل برای دو گروه) با هم برابر نباشد. بنابراین باید قبل از استفاده از این آزمون‌ها فرض برابری واریانس گروه‌ها آزمون شود که این مهم از طریق آزمون لوین<sup>۵</sup> صورت می‌گیرد. برای میانگین تصادفات چهار گروه سنی، مقدار آماره لوین به صورتی به دست‌آمد که در جدول ۵ می‌بینید.

جدول ۵: خروجی آزمون لوین برای آزمون برابری واریانس میانگین تصادفات در چهار گروه

مقدار p	درجه آزادی دوم	درجه آزادی اول	مقدار آماره لوین
۰/۰۰۰	۵۰۹	۳	۷/۹۰۸

طبق جدول ۵،  $p < ۰/۰۵$  مقدار، پس نتیجه می‌گیریم که واریانس میانگین تعداد تصادفات، حداقل در دو گروه متفاوت است. بنابراین از آزمون تی<sup>۳</sup> دانت برای مشخص‌شدن اینکه کدام گروه‌ها از نظر میانگین تصادفات با هم متفاوت هستند، استفاده شد که نتایج آن در قالب خروجی نرم‌افزار در جدول پیوست نشان داده شده است.

از مشاهده خروجی نرم‌افزار می‌توان به این نتیجه رسید که در سطح  $\alpha = ۰/۰۵$  میانگین تصادفات گروه ۳ با گروه ۰ و گروه ۳ با گروه ۱ و گروه ۲ با گروه ۰ متفاوت است. بنابراین با استفاده از آزمون‌ها و آزمون‌های قبلی می‌توان نتیجه گرفت که با افزایش سابقه رانندگی در میان رانندگان این کلان‌شهرها میانگین تصادفات آنها کاهش می‌یابد.

تأثیر راست‌دست یا چپ‌دست بودن بر فراوانی تصادفات رانندگی

فرضیه‌های آزمون به این صورت مطرح می‌شود:

$$\begin{cases} H_0 : \mu_0 = \mu_1 \\ H_1 : \mu_0 \neq \mu_1 \end{cases}$$

-  $\mu_0$ : میانگین میزان تصادفات رانندگان راست‌دست؛

-  $\mu_1$ : میانگین میزان تصادفات رانندگان چپ‌دست.

برای بررسی صحت و سقم این فرضیه از آزمون t- استیودنت دو نمونه‌ای مستقل<sup>۶</sup> استفاده شده است، اما قبل از به‌کارگیری این آزمون باید شرط برابری واریانس‌های دو گروه نیز ارزیابی شود، بدین منظور ابتدا آزمون لوین برای بررسی برابری واریانس‌های دو گروه استفاده شد که نتیجه آزمون در قالب یک خروجی نرم‌افزار در جدول ۶ نشان داده شده است.

جدول ۶: خروجی آزمون لوین برای آزمون برابری واریانس میانگین تصادفات دو گروه

مقدار p	مقدار آماره لوین برای آزمون فرض برابری واریانس میانگین گروه‌ها
۰/۱۵۸	۲/۰۰۳

با توجه به اینکه  $p$  مقدار به دست‌آمده از آزمون لوین برابر ۰/۱۵۸ و این مقدار بزرگ‌تر از  $\alpha = ۰/۰۵$  است، پس فرض برابری واریانس میانگین تصادفات دو گروه در سطح معنی‌داری  $\alpha = ۰/۰۵$  رد نمی‌شود. در ادامه برابری میانگین تعداد تصادفات رانندگی را برای دو گروه با استفاده از آزمون t- استیودنت دو نمونه‌ای مستقل بررسی کردیم که نتایج آن در قالب خروجی نرم‌افزار در جدول ۷ نشان داده شده است.

1. Duncan

2. Tukey

3. Bonferroni

4. Dunnett's T3

5. Levene

6. Two-Independent-Sample-t-Test

جدول ۷: خروجی آزمون t- استیودنت دو نمونه‌ای مستقل برای آزمون برابری میانگین تصادفات دو گروه

مقدار آماره t	مقدار P	اختلاف میانگین	فاصله اطمینان ۹۵٪ برای اختلاف میانگین	
			کران پایینی	کران بالایی
-۲/۸۱۰	۰/۰۴۸	-۰/۳۲۹	-۰/۶۵۵	-۰/۰۰۳

با توجه به جدول بالا، مقدار به دست آمده از آزمون t- استیودنت دو نمونه‌ای مستقل برابر ۰/۰۴۸ است و چون این مقدار کوچکتر از  $\alpha = 0/05$  است پس فرض برابری میانگین تصادفات دو گروه در سطح معنی داری  $\alpha = 0/05$  رد می شود و با در نظر گرفتن نتایج قبلی می توان نتیجه گرفت که میزان تصادفات رانندگی راست دست ها کمتر از چپ دست هاست.

## نتایج و بحث

تصادفات رانندگی از عوامل بسیار مهم مرگ و میر و صدمات جانی و مالی است و آثار سنگین اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی آن جوامع بشری را به شدت مورد تهدید قرار داده است. شدت این صدمات در کشورهای در حال توسعه بیشتر است. این تحقیق در راستای تجزیه و تحلیل تأثیر برخی از ویژگی های فردی رانندگان کلان شهرهای اصفهان و تهران بر فراوانی تصادفات آنهاست. نتایج این تحقیق که برای اولین بار در ایران تأثیر ۲ عامل راست دست یا چپ دست بودن رانندگان را بر تصادفات رانندگی بررسی کرد، نشان داد که متوسط تعداد تصادفات رانندگان چپ دست (۰/۹۵)، بیشتر از متوسط تعداد تصادفات رانندگان راست دست (۰/۶۲) است. همچنین نتایج تحقیق نشان می دهد که با افزایش سابقه رانندگی، متوسط تعداد تصادفات رانندگان به طور محسوس کاهش می یابد. با عنایت به اینکه در این تحقیق تأثیر ویژگی های فردی بر میزان تصادفات مورد تأیید قرار گرفته است لذا پیشنهاد می گردد که در تحقیقات بعدی تأثیر دیگر مشخصات فردی بر فراوانی تصادفات مورد بررسی قرار گیرد تا شرکت های بیمه را در انجام امور بیمه گری و تعیین طبقات ریسکی مختلف یاری نماید.

## منابع و مآخذ

آیتی، الف، (۱۳۸۷). هزینه تصادفات ترافیکی در ایران. انتشارات دانشگاه فردوسی مشهد، چ ۳.  
آیتی، الف، مهدوی کلیشمی، غ، ملاشاهی، ح.ف، خواجوی ک، (۱۳۸۹). استفاده از روش Pay-As-You-Drive و Pay-At-The-Pump در تعیین حق بیمه و عوارض اتومبیل و تأثیر آن بر ایمنی ترافیک. دهمین کنفرانس بین المللی مهندسی حمل و نقل و ترافیک. محمودوند، ر، (۱۳۸۶). معرفی یک سیستم تخفیف- جریمه تعمیم یافته برای شرکت بیمه ایران. فصلنامه صنعت بیمه، (۱) ۲۲.  
ملاشاهی، ح.ف، (۱۳۹۰). تأثیر بیمه اتومبیل بر ایمنی ترافیک با تأکید بر تئوری Pay-As-You-Drive. پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه فردوسی مشهد.

- Blow, S.; Ivers, R.Q.; Connor, J.; Ameratunga, S.; Norton, R., (2006). Car insurance and risk of car crash injury. Accident Analysis and Prevention, 35, pp. 987-90.
- Broughton, J., (2008). Car driver casualty rates in Great Britain by type of car. Journal of Accident Analysis and Prevention, 40, pp. 1543-52.
- Coren, S., (1989). Left-handedness and accident-related injury risk. Am J Public Health, 79(8), pp. 1040-1.
- Dane, S.; Erzurumluoglu, A., (2003). Sex and handedness differences in eye-handvisual reaction times in handball players. International Journal of Neuroscience, 113, pp. 923-29.
- Dane, S.; Gumustekin, K.; Yazici, A.T.; Baykal, O., (2003). Correlation between hand preference and intraocular pressure from right- and left-eyes in right- and lefthanders. Vision Research, 43, pp. 405-8.
- Dominguez, V.; Gentzler, M., (2011). How perceptual cognitive factors are involved in a car accident. The University of Central Florida Undergraduate Research Journal (URJ), 5, pp. 41-50.
- Korah, C.C., (2008). Factors affecting young driver safety in the state of Louisiana. Submitted to the Graduate Faculty of the Louisiana State University for the degree of Master of Science in Civil Engineering.
- Mobolaji, S.S.; Wilfred I.U., (2012). Accidents and level of intelligence. J Hum Ecol, 35(2), pp. 75-84.

- Naghavi, M.; Shahraz, S.; Bhalla, K.; Jafari, N.; Pourmalek, F.; Bartels, D.; Puthenpurakal, J.A.; Motlagh, M.E., (2009). Adverse health outcomes of road traffic injuries in Iran after rapid motorization, Arch Iranian Med, 12(3), pp. 284 – 94.
- Stanley, C., (1989)., Left-handedness and accident-related injury risk. Am J Public Health., 79(8), pp. 1040–41.
- Towhidpour, R.; Amiruddin, I., (2011). Socia-economic consequences of traffic accidents in Iran, Australias journal of Basic & Applied Sciences, 5(9), pp. 897-901.